



Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen

#update

Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung | Juli 2023



Elektrifizierung, jetzt! fordern vorne von links: Armin Kroder, Landrat des Landkreises Nürnberger Land, Michal Pospíšil, 2. Bürgermeister der Stadt Cheb, Florian Wiedemann, Landrat des Landkreises Bayreuth, Wolfgang Nierhoff, 1. Bürgermeister der Stadt Pegnitz und Dr. Oliver Bär, Landrat des Landkreises Hof.

Sehr geehrte Damen und Herren,

manches ist ins Stocken geraten, anderes in Bewegung. Gerne möchte ich Sie mit diesem #update auf dem Laufenden halten.

In Pegnitz hat sich die Interessensgemeinschaft Elektrifizierung Nürnberg-Bayreuth-Cheb anlässlich ihres 10jährigen Bestehens getroffen und mit der Pegnitzer Erklärung nochmals deutlich gemacht, warum es den Lückenschluss auf der Franken-Sachsen-Magistrale braucht!
Das Genehmigungsbeschleunigungsge-

setz wird nicht wie geplant noch vor der Sommerpause verabschiedet. Zeit also, um noch für Verbesserungen zu kämpfen. Los geht es dafür bei der Machbarkeitsstudie über klimaneutrale Antriebe auf der Oberfranken-Achse. Am 1. Juli hat das beauftragte Planungsbüro seine Arbeit aufgenommen.

Ich wünsche viel Spaß bei der Lektüre!

Ihr

Leiter,
Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung

Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung
Logistik Agentur Oberfranken e.V.

Patrick Leitl
Moritz Steinhäuser-Weg-2
95030 Hof
09281/54938-46
pleitl@logistik-oberfranken.de



Zehn Jahre IG E Nürnberg-Bayreuth/Cheb



Anrainer der Franken-Sachsen-Magistrale verabschieden Pegnitzer Erklärung.

Vor zehn Jahren schlossen sich die Anrainer der Franken-Sachsen-Magistrale in Pegnitz zur grenzüberschreitenden Interessensgemeinschaft Elektrifizierung Nürnberg-Bayreuth/Cheb (IGE) zusammen, um für deren Ausbau zu kämpfen.

Zum Jubiläum kamen am Freitag nun rund 50 Vertreterinnen und Vertreter aus Deutschland und Tschechien erneut in Pegnitz zusammen. Zum Feiern war den anwesenden Kommunal-, Landes- und Bundespolitikern sowie Repräsentanten der Kammern aber nicht zu Mute. Gelang es der Interessensgemeinschaft seinerzeit die Franken-Sachsen-Magistrale in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans zu bekommen, steht man heute vor einem gestoppten Planungsprozess.

„Die Strecke wurde mit 1,3 (Anmerkung: 1,0 ist die Hürde, die es zu nehmen gilt) positiv bewertet, die Vorplanungen haben begonnen und man wähte sich endlich auf der Zielgeraden“, erklärte **Armin Kroder**,

Landrat des Nürnberger Landes und einer der Sprecher der Interessensgemeinschaft. „Dass die Strecke nach den Vorplanungen auf einmal unwirtschaftlich sein soll, ist mit nichts zu begründen“. Kroder rief deshalb gleich zu Beginn die Parole aus, die von diesem heutigen Tag nach Berlin zu den Entscheidungsträgern ausgehen soll: „Wir lassen uns weder schlechtrechnen noch klein kriegen. Wir wollen die Elektrifizierung und dafür kämpfen wir weiter!“

Bayreuths Oberbürgermeister und Sprecherkollege **Thomas Ebersberger** äußerte sein Unverständnis über das bisherige Bewertungsergebnis: „Ohne Rücksprache mit dem Freistaat wurde die Neigetechnik unter den Tisch gekehrt. Das hat zu einer massiven Verschlechterung des Nutzens im Schienenpersonenverkehr geführt. Beim Güterverkehr wurden wiederum Verkehre auf andere Strecken verlagert, die gar nicht die Kapazitäten dafür aufweisen. Man kann es nicht anders sagen, aber es drängt sich einem der Eindruck auf, dass so lange herumgerechnet wurde, bis ein Ergebnis bei der Neubewertung erzielt worden ist, das es ermöglicht, die Ausbaupläne als un-

wirtschaftlich in den Papierkorb zu werfen. Das lassen wir nicht auf uns sitzen!“

Der Pegnitzer Bürgermeister, weiterer IGE-Sprecher und Gastgeber der Konferenz, **Wolfgang Nierhoff**, betonte die Bedeutung, die die Elektrifizierung für die Region habe. „Die Elektrifizierung ist die Grundvoraussetzung dafür, dass auf der Strecke sowohl Fern- als auch Güterverkehr fahren kann und dafür, dass wir unsere Klimaziele erreichen.“ Nicht zuletzt mit Blick auf die Pendlerverkehre in Richtung Nürnberg und Bayreuth sei man auf eine gute Bahnanbindung angewiesen. Umso wichtiger sei es nun, die gestoppten Planungen wieder in Gang zu bekommen. „Jetzt gilt es aus der verbalen Unterstützung eine belastbare zu machen, schwarz auf weiß und vor allem verbindlich.“

Der Bayreuther Landrat **Florian Wiedemann** machte in seinem Grußwort deutlich: „Wir alle wollen die Elektrifizierung! Wir kämpfen gemeinsam und parteiübergreifend dafür. Unsere gesamte Region steht hinter diesem Infrastrukturprojekt, weil Akteure aus allen Bereichen erkennen, dass es



Region verabschiedet „Pegnitzer Erklärung“



sich hier um einen essenziellen Standortfaktor handelt. Es ist allein aus verkehrswirtschaftlicher Sicht wichtig, dass wir gemeinsam aktiv bleiben, bis die Weichen wieder in die richtige Richtung gestellt werden. Wir haben in der Vergangenheit bereits zu viel Zeit verloren. Jeder weitere verlorene Tag ist nicht nur schädlich für das Klima und unsere Wirtschaft, sondern auch für das Zusammenwachsen von Tschechien, Sachsen und Bayern.“

Eigens aus Tschechien war **Michal Pospíšil** angereist, der Zweite Bürgermeister von Cheb. Er erinnerte daran, dass sich Deutschland und Tschechien bereits 1995 vertraglich für den grenzüberschreitenden Ausbau der Strecke von Nürnberg über Marktredwitz bis Prag verpflichtet hatten. „Wir haben unseren Part erfüllt. Deutschland noch nicht“, stellte der Bürgermeister fest und betonte: „Die Franken-Sachsen-Magistrale ist Teil des Transeuropäischen Kernnetzes und als Drehkreuz von Nord/Süd und Ost/West-Verkehren von internationaler Bedeutung.“

Im geplanten Genehmigungsbeschleunigungsgesetz sehen die IGE-Mitglieder eine Chance, die es zu nutzen gilt. „Wir müssen für die Abschaffung der bürokratischen und langwierigen Nutzen-Kosten-Berechnung bei Elektrifizierungsmaßnah-



Der Geschäftsführer der Logistik Agentur Oberfranken e.V., Andreas Weinrich, diskutiert mit Jörg Lichtenberger, Vizepräsident IHK Oberfranken-Bayreuth, Logistikexperte Harald Leupold, dem Hersbrucker Bürgermeister Robert Ilg, Matthias Trykowski, DB Netz AG, und dem Pegnitzer Bürgermeister Wolfgang Nierhoff.

men kämpfen. Nur so können die Planungen wieder aufgenommen werden“, erklärte dazu **Günter Finzel** vom Sächsisch-Bayerischen Städtetz.

Thomas Hornung von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) machte in seinem Vortrag deutlich, warum der Erhalt der Neigetetechnik und die Elektrifizierung kein Widerspruch sind.

Nach einer im Anschluss stattfindenden Podiumsdiskussion, bei der **An-**

dreas Weinrich, Geschäftsführer der Logistik Agentur Oberfranken, als Moderator der Frage nach ging, warum es die Elektrifizierung überhaupt brauche, verabschiedeten die Anwesenden eine Pegnitzer Erklärung. Die Quintessenz: „Zur Elektrifizierung gibt es keine Alternative!“

Die Anrainer der Franken-Sachsen-Magistrale sind im Laufe der Jahre ungeduldiger und forschter im Ton geworden. Sie wollen keinen Zweifel daran lassen, dass sie nicht lockerlassen.



Wie viel Fortschritt steckt im Fortschrittsbericht...

...und warum genau jetzt der richtige Zeitpunkt ist, mutig zu sein und das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz zu einem großen Wurf zu machen.

Ende Dezember legte die vom BMDV eingesetzte Beschleunigungskommission Schiene ihren Abschlussbericht vor. Die aus Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden, Ministerium und DB zusammengesetzte Kommission listete darin eine Reihe von Handlungsempfehlungen auf, mit deren Umsetzung sie sich mehr Tempo beim Ausbau und der Modernisierung des maroden deutschen Schienennetzes erhoffte.

Nun ein halbes Jahr später veröffentlichte das BMDV Mitte Juni seinen ersten Fortschrittsbericht, vermutlich auch, um seinen Kritikern zu beweisen, wie schnell man sich an die Umsetzung der Vorschläge gemacht hat. Und in der Tat: Mit dem bald verabschiedeten **Genehmigungsbeschleunigungsgesetz** werden erste Empfehlungen umgesetzt. So sollen nach dem Vorbild der LNG-Terminals Planungsverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten gestrafft und digitalisiert werden, sofern ein „überragendes öffentliches Interesse“ vorliegt, auch sollen Planfeststellungsverfahren bei Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz innerhalb von vier Jahren abgeschlossen werden.

Ohne NKV-Verzicht bleibt man auf halber Strecke stehen!

Vor allem soll mehr Geld ins System fließen. Es ist ein Meilenstein, dass die Einnahmen aus der LKW-Maut auch für den Ausbau der Schieneninfrastruktur verwendet werden sollen. Damit steht so viel Geld wie lange nicht für den Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes zur Verfügung. Die Kommission wollte die Maut-Mehreinnahmen ursprünglich in einen Ausbau- und Modernisierungsfonds fließen lassen.

Bei einer zentralen Empfehlung aber übt man sich in großer Zurückhaltung. Der Forderung nach einem Ver-

zicht auf Bedarfsplanüberprüfungen bei bereits im Bedarfsplan Schiene des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) enthaltenen Maßnahmen oder der Forderung nach einem generellen Wegfall von Nutzen-Kosten-Vergleichen bei Elektrifizierungsmaßnahmen steht man mit Verweis auf die Bundeshaushaltsordnung skeptisch bis ablehnend gegenüber. Das ist ernüchternd.

Laut BMDV widerspricht die Abschaffung der Nutzen-Kosten-Berechnung dem Gebot der Wirtschaftlichkeit, dass die Bundeshaushaltsordnung (BHO) ebenso vorschreibt wie eine sogenannte begleitende Erfolgskontrolle. Letztere ist im BSWAG in § 4 Abs. 1 geregelt, demzufolge „nach Ablauf spätestens von jeweils fünf Jahren“ das BMDV prüfen soll, „ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist.“

Gerade hier bestünde nun die große Chance mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz eine weitreichende Änderung vorzunehmen. Würde man nämlich genau hier Elektrifizierungsmaßnahmen von der Bedarfsplanüberprüfung ausnehmen, wäre das ein großer Schritt in die richtige Richtung, ohne Gefahr zu laufen in Widerspruch zur BHO zu kommen.

Erstens, weil der Gesetzesentwurf ohnehin eine Änderung des BSWAG vorsieht. Zweitens, weil im Bedarfsplan Schiene des BSWAG enthaltene Maßnahmen bereits einer umfangreichen Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen wurden und als wirtschaftlich bewertet worden sind und schließlich drittens, weil sich Elektrifizierungen per se sowohl betriebs- als auch volkswirtschaftlich rechnen.

Es ist ja geradezu grotesk, wenn gegenwärtig ein Bewertungsverfahren bei Bedarfsplanüberprüfungen angewendet wird, das zu dem Ergebnis kommen kann, der Weiterbetrieb mit Dieselfahrzeugen ist wirtschaftlicher als eine Elektrifizierung. Das widerspricht nicht nur wissenschaftlichen und fachlichen Erkenntnissen. Das widerspricht auch der Verwaltungsvorschrift zur BHO, die vorsieht, dass

Bedarfsplanüberprüfungen gerade „vor dem Hintergrund zwischenzeitlich eingetretener ökonomischer, gesellschaftlicher und technischer Veränderungen die notwendigen Informationen für die Entscheidung, ob und wie die Maßnahme fortgeführt werden soll“, zu erbringen hat.

Mit Blick auf die Franken-Sachsen-Magistrale lässt sich konstatieren: In der Realität ist das Gegenteil der Fall. Deshalb bleibt zu hoffen der NKV-Verzicht wird gleich in das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz mit aufgenommen. Denn dann wäre das Gesetz in der Tat ein großer Wurf! Vor allem aber würde dann auch nicht weiter unnötig Zeit verloren gehen.

Noch bleibt Zeit! Das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz kommt nicht vor der Sommerpause!

Genau dies wäre nämlich der Fall, wenn man mit dem NKV-Verzicht auf das Moderne-Schiene-Gesetz warten würde. Laut Fortschrittsbericht soll dieses erst Mitte 2024 dem Kabinett vorgelegt werden. In Kraft treten könnte das Gesetz damit aller Voraussicht nach erst zum 1. Januar 2025.

Für die vollständige Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale sind das keine rosigen Aussichten. Denn selbst wenn der NKV-Verzicht kommt, wäre eine ganze Legislaturperiode verloren. Dann liegen zwischen Planungsstopp und Wiederaufnahme der Planungen 4 bis 5 verlorene Jahre.

Vor diesem Hintergrund ist es gut, wenn das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz nicht vor der Sommerpause verabschiedet wird und noch Zeit bleibt, einen an sich schon zielführenden Gesetzesentwurf noch besser zu machen und den NKV-Verzicht mit aufzunehmen.

Wann und in welcher Reihenfolge Elektrifizierungsmaßnahmen schlussendlich ausgebaut und dann auch finanziert werden müssen, steht schließlich auf einem anderen Blatt.



Oberfranken-Achse: Machbarkeitsstudie startet!

Klimaneutralität bis 2040 in Bayern und bis 2045 im Bund. Dieses ehrgeizige Ziel hat sich die Politik gesetzt. Doch wie soll das in der Praxis auf der Schiene in der größten Diesel-Insel Mitteleuropas eigentlich funktionieren?

Den Landrat des Landkreises Kulmbach, **Klaus-Peter Söllner**, hat diese Frage in seiner Funktion als Sprecher der Interessensgemeinschaft Elektrifizierung Oberfranken-Achse umgetrieben. Auf seine Initiative hin wurde deshalb ein Förderantrag für eine Machbarkeitsstudie nach Berlin geschickt. Im Dezember flatterte schließlich der positive Förderbescheid ins Kulmbacher Landratsamt.

Ziel der Studie ist es zu schauen, unter welchen Bedingungen und mit welchen Antriebstechnologien der klimaneutrale Betrieb der Oberfranken-Achse von Bayreuth/Hof über Neuenmarkt-Wirsberg nach Bamberg sowie dem gesamten umgebenden Netz möglich sein wird, wenn bis 2040 die Hauptstrecken noch nicht vollständig elektrifiziert sind.

Am 1. Juli wurde die Arbeit an der Machbarkeitsstudie für die Oberfranken-Achse aufgenommen. Die Ausschreibung konnte das Schweizer

Ingenieurbüro Enotrac für sich entscheiden.

Enotrac geht bereits im Allgäu einer ähnlichen Frage nach. Die Besonderheit der oberfränkischen Studie ist jedoch einerseits die Größe des zu untersuchenden Netzes und die geforderte Technologieoffenheit, die explizit auch das Thema Wasserstoff mit einschließt.

Das Projektmanagement Auf Seiten der Region übernimmt die Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung.

Veranschlagt waren in Summe 220.000 Euro. Das Projekt wird im Rahmen der Förderrichtlinie Schiene des BMDV mit insgesamt 110.000 Euro gefördert. Die Förderrichtlinie wird von der NOW GmbH koordiniert

und durch den Projektträger Jülich (PtJ) umgesetzt.

Auch der Freistaat Bayern unterstützt mit einer Förderung durch das StMB das Vorhaben. Bei der Region verbleibt ein Eigenanteil von 25 Prozent.



Wie lässt sich hier klimaneutral Bahn fahren? Die Oberfranken-Achse und ihr umgebendes Netz



Beauftragt durch:



Vergabe und Projektbegleitung durch:



Gefördert durch

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr



Das Projekt Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung wird finanziert von...



Fragen, Anregungen, Wünsche?

Kontaktieren Sie uns gerne:
Logistik Agentur Oberfranken e.V.
Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung
Patrick Leitl
Moritz-Steinhäuser-Weg-2
95030 Hof
09281/54938-46
pleitl@logistik-oberfranken.de
facebook.de/regionunterstrom
www.logistik-oberfranken.de/
bahnelektrifizierung